Unua jaro. — N° 3. Aprilo 1911.

FERVOJA ESPERANTISTO

DUMONATA GAZETO

Organo de INTERNACIA ASOCIO DE LA ESPERANTISTAJ FERVOJISTOJ

Jara abono : ₷ 1.
Unu N° : ₷ 0,2.
Anoncoj : 1 paĝo : ₷ 5 ;
1/2 paĝo : ₷ 3 ;
1/4 paĝo : ₷ 2.

REDAKCIO
S-ro Bontemps
Administranta Redaktoro
(La Prezidanto de la Asocio rajte estas Direktoro de la gazeto).
ADMINISTRACIO
Centra Presejo Esperantista
33, rue Lacépède, Paris

Ĉiujn manuskriptojn, abonmendojn, anoncojn, k.t.p., adresu al S-ro BONTEMPS, staciestro, Parennes (Sarthe), Francujo.
La redakcio rezervas al si la rajton korekti laŭbezone la manuskriptojn. — Artikolojn ne akceptitajn oni ne povas resendi.

KLARIGAJ VORTOJ

Ducentana estas nia Asocio, ĝiaj anoj estas el dekkvin nacioj ; kiel vi vidas, I. A. E. F. prosperas bone, el nia ideo aliaj similaj societoj naciaj fondiĝis ; estus dezirinde, ke tiuj societoj aniĝu al nia internacia Asocio.

En tiu numero nia organo komencas la enpreson de metiaj artikoloj, sed bedaŭrinde pro manko de loko ĉiujn verkojn ĝi ne povas enteni. Ni petas pardonon de la verkintoj kies artikolojn ni devis prokrasti.

Nia anaro akceptis bone « Fervoja Esperantisto », tamen ne multaj abonis, je nia granda bedaŭro. Pro la malgranda kotizo de nia Asocio ni ne povas pli longe daŭrigi la sendon de nia ĵurnalo al la neabonintoj, kies indiferenteco malhelpas nin ĉe la anoncigontoj.

Abonu do, karaj kolegoj, ĉar se nia organo ŝajnas al vi ne sufiĉe interesa kaj enhava, pripensu, ke ĝi estas via bieno kaj ke ĝi fariĝos tio, kion vi volos.

Kiam ni estos 150 oni povos aperigi ĝin ĉiumonate, kiam ni estos 200 oni povos plienhavigi kaj ilustrigi ĝin.

Mi ne tre ŝatas laŭdojn kaj laŭdi, opiniante ke la rekompenco konsistas en la sukceso de la entrepreno, sed pro la sindonemeco de nia amiko kaj sekretario S-ro Bontemps, kiu donas sian tutan liberan tempon por nia Asocio kaj nia ĵurnalo, mi devas tie ĉi en via nomo dankegi kaj laŭdegi lin.

A. BERLANDE.

ĈIUJ AL LA SEPA KONGRESO

Laŭ nia peto, la programo de la Sepa Kongreso enhavos tri fakajn kunsidojn por la Esperantistaj Fervojistoj.

Ĝis nun, kelkaj asocianoj de I. A. E. F. sendis sian aliĝilon :

N-ro 158 S-ro Freeman W. CROFTS, fervoja inĝeniero, Railway Station, *Coleraine* (Irlando). — I. A. E. F. N-ro 180.

N-ro 223 S-ro BONNEVIE, Honoratus, fervoja asistanto, Pilestraede 42, *Kristiania*. — I. A. E. F. N-ro 146.

N-ro 558 S-ro BONTEMPS, Georges, staciestro, *Parennes* (Francujo). — I. A. E. F. N-ro 1.

KRONIKO

SVEDUJO. — S-ro John Lundgren sendas al ni la jenan noteton, elĉerpitan el la ĵus aperinta 3-a numero de la ĵurnalo de la Berna Oficejo :

« *Internacia Konvencio pri transportado de vojaĝantoj kaj vojaĝpakaĵo.* — La registaroj de la ŝtatoj aliĝintaj al la Konvencio pri ŝarĝtrafiko senescepte konsentis partopreni interkonsiladon pri persontrafiko, laŭ projekto je nova Konvencio ellaborita de la centra oficejo. Konferenco por tia interkonsiliĝo okazos en Berno, la 16-an de Majo proksima. »

FRANCUJO. — *Stelo Esperantista de Lyon.* — La nova kaj fervora societo de fervojistoj, kiu kalkulas 25 anojn, malfermis la 25-an de Februaro kurson de S-ro Ranfaing ; la Lyon'a urbestraro senpage donis salonon de unuagrada lernejo por kunvenoj. *(Franca Esperantisto.)*

AŬSTRUJO. — *Nymburk (Bohemujo).* — La 29-an de januaro, la « Esperantista Klubo en Nymburk », kiu enhavas multajn fervojistojn, kunvenis en ĝenerala kunsido je la 4-a vespere.

Je la fino de tiu kunveno, la fervojistoj ĉeestantaj sendis koran saluton al nia Asocio kaj al ĝia organo : « *Ni laboras por disvastigi nian karegan lingvon inter la fervojistoj. Ke vivu nia bela ideo, kiu nur sola povos kunfratigi ĉiujn popolojn.* »

I. A. E. F. kaj « Fervoja Esperantisto » dankas varmege la fervojistojn en Nymburk pro tiuj afablaj vortoj.

DIVERSAJ AVIZOJ

Ni tre petas niajn Asocianojn, kaj speciale niajn delegitojn, ke ili sendu al ni raportojn pri la progresoj de la esperantista movado tra la fervojistaro en sia urbo aŭ regiono.

Ĉiuj diversaj rondirantaj kajeroj estas senditaj al ĉiu iniciatoro. La Asocianoj, kiuj intencas ricevi unu el tiuj kajeroj por prezenti siajn argumentojn, skribu al ni pri tio.

Adresaro de niaj naciaj delegitoj. — Aldono : *Aŭstrujo-Hungarujo :* S-ro Adolf Kasparek, fervojadjunkto, *Praha*, Vinohrady, Kolarova str. 8, por la regiono de Praha.

OFICIALAJ ELDONAĴOJ DE I. A. E. F.

REKOMENDATAJ AL ĈIUJ NIAJ ASOCIANOJ

Oficiala leterpapero,	100 folioj	0,90 $	afrankite
» »	50 »	0,50	»
Oficialaj kovertoj,	100 ekz.	0,50	»
» »	50 »	0,30	»
Oficialaj poŝtkartoj	100 »	0,75	»
» »	50 »	0,40	»

Ĉiuj mendoj estu sendataj al S-ro Bontemps, staciestro en Parennes (Sarthe), Francujo.

La trairaj pasaĝervagonoj en la sved-germana trafiko.

Laŭ priskribo en sveda fakgazeto « Järnbanebladet », resume tradukis **J. Lundgren** (I. A. E. F. N-ro 145).

La trajektŝipa komunikado, malfermita en julio 1909 inter Trelleborg kaj Sassnitz, celis 1-e senperan transigon de ŝarĝvagonoj el Svedujo al Germanujo, kaj 2-e kontinuecon por la pasaĝertrafiko inter tiuj landoj, tiel ĉesigante la maloportunajn transirojn inter fervojoj kaj ŝipo.

La nova trafikvojo ne kaŭzis bezonon de specialaj ŝarĝvagonoj, ĉar estis ŝarĝvagona trafiko inter Svedujo kaj aliaj landoj jam de 1891, kiam malfermiĝis komunikado per trajektŝipoj inter Helsingborg kaj Helsingör. La plej multaj ŝarĝvagonoj de normallarĝaj svedaj fervojoj estas konstruitaj laŭ la kondiĉoj de la internacia trafiko.

Rilate al la pasaĝervagona provizo la cirkonstanco estas alia. La svedaj ŝtatfervojoj, kiel la aliaj svedaj fervojoj de normala larĝo, estas konstruitaj laŭ pli granda mezurnormo je libera spaco, ol tiu, kiu estas aplikita por la fervojoj de la kontinento, kaj sekve de tio la konstruprofilo por veturiloj estas pli larĝa, ol la ĝenerala de aliaj landoj. La pasaĝervagonoj ankaŭ kompare kun la germanaj estas pli larĝaj je proksimume 200 milimetroj.

De la komenco do estis evidente, ke novaj pasaĝervagonoj devos esti konstruataj por tiuj trairaj vagonaroj, kies aranĝo estos sekvo de la malfermota nova komunikado. Ankaŭ aliaj kaŭzoj urĝigis specialajn vagonojn

por tiu trafiko. La vagonoj de la prusaj ŝtatfervojoj estas, kiel oni scias, provizitaj je « harmonikoj » aŭ balgoj por aranĝo de kovrataj transirejoj inter la vagonoj. Tiaj balgoj plifrue ne troviĝis sur svedaj pasaĝervagonoj. La germanaj rapidtrajnoj estas plue provizitaj je premaera haltigilo, dum vakum-haltigiloj estas uzataj en Svedujo. Ĉiuj vagonoj por la traira trafiko do devas esti provizitaj tiel kun vakuma haltigilo.

Post diversaj pritraktoj inter delegitoj de la svedaj kaj de la prusaj ŝtatfervojoj estis decidate, ke ĉiuj vagonoj bezonataj por la trairaj vagonaroj estos novhavigataj, kaj ke ĉiu administrado partoprenos per nombro da vagonoj laŭ la proporcio inter la ambaŭregnaj distancoj de la koncerna trafikvojo. Al la parto de la svedaj ŝtatfervojoj do apartenus du trionoj de la tuta vagonnombro. Plue estis decidate, ke en du vagonaroj ĉiutage je ĉiu direkto iros po kvar trairaj bogivagonoj inter Stockholm kaj Berlin,

unu litvagono I- kaj II-klasa ;
unu vagono por sidantoj I- kaj II-klasa ;
unu kombinita III-klasa kaj pakaĵvagono ;
unu poŝtvagono.

Plie iras ĉiutage unu litvagono en ĉiu direkto inter Göteborg kaj Berlin, kaj dum difinitaj tempoj ankaŭ unu litvagono inter Kristiania kaj Berlin. La bezona rezervo estis difinata kiel 50 % de la vagonnombro uzota en la ĉiutaga trafiko. Ĉar la ir-reira tempo por vagonoj inter Stockholm kaj Berlin estas tri tagoj, inter Göteborg kaj Berlin du tagoj, kaj inter Kristiania kaj Berlin kvar tagoj, la tuta bezono, la rezervo enkalkulite, do estas 18 litvagonoj kaj po 9 el la aliaj tipoj.

Ĉar la livero de tiuj ĉi vagonoj estis partigota je la du administracioj, oni opiniis, ke por akiro de unuformeco estus oportune, se la litvagonan trafikon prizorgus nur unu el la administracioj, kiu tiuokaze ankaŭ devus liveri kaj konservi ĉiujn litvagonojn. Ĉar la pli granda parto de la vojo Stockholm—Berlin kuŝas en Svedujo, la svedaj ŝtatfervojoj konsentis liveri la litvagonojn kaj prizorgi la litvagonan servon ankaŭ en la germanflankaj trajnoj. La prusaj ŝtatfervojoj anstataŭe liveris ĉiujn I- kaj II-klasajn tagvagonojn, dum la vagonoj de la ceteraj tipoj estis partigataj je la svedaj kaj prusaj ŝtatfervojoj po 6 kaj 4 de ĉiu speco.

Rimarkoj. — La vorto *trafiko* estas prove uzata en la senco *komunikad-igo*. La vorto mem estas internacia, kvankam ĝi havas tre diferencajn signifojn en diversaj lingvoj. Ĝi ŝajnas utila kiel faktermino, ĉar nek *komunikado*, nek *eksplnato* plene montras la specialan sencon.

Balgo, rigida kaj kunfaldebla sako, svede : *bälg*, germane : *Balg*, angle : *bellow*.

Trajno (germane : *Zug*, angle kaj france *train*) ne estas tute samsenca kun la vorto *vagonaro*. La vagonaroj inter Berlin kaj Stockholm iras unue en trajno de prusaj ŝtatfervojoj, kaj al Stockholm ili alvenas en alia trajno. En la ĝenerala lingvo la vorto *vagonaro* tute taŭgas, ĉar ĝi montras tion, kio koncernas la vojaĝantan publikon.

LETERO

al la Redaktoro de la « Fervoja Esperantisto ».

Kara Sinjoro,

Estas familiara veraĵo, diri, ke preskaŭ ĉiuj fervojaj saviloj estas elpensitaj kiel rezulto de fervojaj malfeliĉegoj. La nove okazinta terura malfeliĉego je la Mezlanda Fervojo de Anglujo, ĉe Hawes Junction, estas unu el multaj, kiu malkaŝas danĝeron, por malebligi kiun, neniu konata de mi ilo estas ankoraŭ elpensita.

Laŭ tiu okazo, du kuplitaj, senvagonaj lokomotivoj, kiuj estis haltigitaj ĉe antaŭa signalstango, estas koliziitaj de malantaŭe per rapidvagonaro, ĉar la signalisto forgesis ke ili estis tie.

Sen rakontante detale pri tiu ĉi afero, oni povas diri la ĝeneralan problemon, t. e. kiel oni povas rememorigadi signaliston pri la ĉeesto de vagonaro, haltigita ĉe unu el liaj signalstangoj ?

En tiu ĉi lando, la regulo estas, ke kiam vagonaro haltas ĉe signalstango, la lokomotivestro devas fajfi longe, kaj se la signalo restus kontraŭe, li devus sendi la hejtiston al la signalbudo, por memorigi la signaliston pri la ĉeesto de la vagonaro, kaj la hejtisto devus resti ĉe la signalbudo ĝis kiam la vojo iĝus libera, por ke la vagonaro povus procedi.

Tiu ĉi regulo ne estas kontentiga. Eble la signalisto ne povus aŭdi la fajfon pro ventego aŭ vaporo el alia lokomotivo, aŭ eble li ĝin povus aŭdi, sed pensus, ke alia lokomotivo fajfas. Plie, ofte la hejtisto ne povus atingi la signalbudon, aŭ ĉar ĝi estas tro malproksima de tie, kie haltis la vagonaro, aŭ ĉar ĝi estas apartigata de tiu loko per multaj vojoj, sur kiuj oni flankenpuŝas. Ĝisnune, tial, ne ekzistas ia efektiva rimedo, per kio oni povas memorigi la signaliston pri la ĉeesto de vagonaro ĉe unu de liaj signalstangoj.

Eble kelkaj el niaj alilandaj legantoj bonvolus diri al ni, kiel oni kontraŭstaras tiun ĉi malfacilaĵon en siaj landoj.

Mi estas, kara Sinjoro, kore la via

F. W. Crofts
Distrikta Inĝeniero, Mezlanda Fervojo, Irlando.
I. A. E. F. N° 180.

BAARLE NASSAU GRENS

Eble niaj legantoj interesiĝos en kelkaj sciigoj pri la nederlanda *fervoja stacio* Baarle Nassau Grens. Tio estas la stacio sur la linio holanda-belga inter Tilburg kaj Turnhout. Ĝi formas kun la belga stacio Weelde-Meraplas Frontière unu duoblan stacion laŭlonge de la fervojo. La linio trapasas la konstruaĵon, nome *tra la vestiblo* kaj la du *bilet-eldonejoj*. La norda duono estas do holanda, la alia belga.

La stacio estas tiel nomata *insula stacio,* okcidente eniras la holandaj kaj oriente la belgaj *pasaĝervagonaroj*.

Vagonaro alvenanta el Holando, haltas unue en Baarle Nassau Grens, vojaĝantoj por la limo *deveturiĝas*, la fervojistoj donas la eksportpaperojn al la holandaj *doganistoj* kaj la holanda *staciestro* lasas foriri la vagonaron al Belgujo, tio estas trans la limo tridek metrojn pli malproksime.

En la sama maniero envenas la vagonaroj el Belgujo, sed je la alia flanko de la stacio. Post alveno (en Holando) la doganistoj inspektas la vagonaron, la vojaĝantoj povas *deklari* siajn *pakaĵojn*, dum ili pagas la *impostdepagojn*, la fervojistoj ŝarĝas la *rapidkomercaĵojn* (1) forsendotajn. Kelkaj vojaĝantoj venas el la dogana-salono, kiujn la ĉefkonduktoro petas *enveturiĝi*. La lokomotivoj estas interŝanĝataj. Nun la vagonaro estas preta. La staciestro diras: « vagonaro 482 foriru », la *ĉefkonduktoro* kaj la lokomotivo fajfas, la *signalilo* montras « *maldanĝera* », kaj la vagonaro foriras.

Tiel okazas la *persona transportado*. La *komercaĵa transportado* okazas iom alie. *Ŝarĝvagonaroj* el Holando al Belgujo alvenas sur unu el la ok specialaj *relvojoj*. La *ŝanĝilisto dekroĉas* la lokomotivon, kiun li sendas al *lokomotivejo* por esti turnota sur la *turndiskego*. La ĉefkonduktoro donas la eksportpaperojn al la doganistoj, kaj kvaronon da horo poste la belga lokomotivo venas por fortiri la vagonaron trans la limo.

Rilate la ŝarĝvagonaroj el Belgujo, la holanda lokomotivo iras trans la limo por fortiri ilin. La ŝanĝilisto eskortas ilin al speciala dogana relvojo, kie la doganistoj inspektas la vagonojn. Vagonoj *je apartaj ŝarĝoj* (2) de liberaj komercaĵoj, ekzemple karboj, kalko k. t. p., estas *sondataj*, la *depageblaj* ŝarĝoj estas sigelataj, ankaŭ la vagonoj je *malgrandaj sendaĵoj* (3). Nun venas la fervoja oficisto kun lokomotivo kaj ŝanĝilistoj, kiuj kunprenas la tutan vagonaron al la *ranĝira momento* (4), de kie ili lasas ruli la vagonojn sur la apartaj relvojoj aŭ en la *doganan konstruaĵon* (5). En tiu ĉi lasta konstruaĵo la doganistoj inspektas la komercaĵojn deklaritajn de la staciestro, post kio la *ŝarĝestro* (6) zorgas pri la bona transŝarĝo en la ĝustajn vagonojn. La *ranĝiristoj* (7) nun metas la diferencajn vagonojn en la regulare ordonitan vicon. La lokomotivo veturas antaŭ la vagonaro, la konduktoro ricevas siajn paperojn, notas la vagonnumerojn, ekzamenas la *interligajn hokojn*, la *finsignalon* (8) k. t. p. kaj la vagonaro estas preta.

Kiam estos tempo, la staciestro ordonos foriri.

J. Bal (I. A. E. F. N° 77).

(El « Laborista Esperantisto ».)

---

(1) Snelgoederen, bestelgoederen, articles de messageries, marchandises à grande vitesse, Kurier Eilgut.

(2) Wagenladingen, charges complètes, Wagenladungsgüter k. c.

(3) Stukgoederen, Stückgüter, charges incomplètes k. c.

(4) Rangeerheuvel, Ablaufberg, voie triage.

(5) Douaneloods, Zollrevisionsschuppe.

(6) Ladingmeester, Lademeister, facteur.

(7) Rangeeren, rangieren, france : ? Nur per ĉirkaŭskribado.
Ranĝiristo estas do rangeerder, Wagenschieber, Wagenkuppler, accrocheur, pousse-wagons.
Ŝanĝilisto = wisselwachter, garde-excentrique, aiguilleur, Weichensteller, Switchman.

(8) Sluitsein, roode schijf of lantaarn, ruĝa disko aŭ lanterno.

INTERNACIECO DE LA FERVOJOJ

Internacieco, la trafvorto de la hodiaŭa homaro! En ĉiu metio, en ĉiu profesio kaj antaŭ ĉio en la rondoj de la komercanoj jam de longe ni trovas internaciajn interrilatojn, tamen atingis ĉi-tiuj rilatoj nur nuntempe ilian plej altan stadion. Estas la modernaj interkomunikiloj, kiuj ebligis tian miriginde rapidan evolucion. Certe al la fervojo apartenas la plej grava parto de tiu ĉi sukceso.

La fervojoj estas kvazaŭ grandaj komercaj entreprenoj. En ĉiu lando, kiu pretendas esti kulturujo, oni trovas la ferajn relojn ligantajn ankaŭ la plejmalproksime loĝantajn popolojn; kaj en nekulturataj landoj do ĉiam la fervojo preparas la eblecon por ĉia progreso. La homo nun ne plu povas ekzisti sen fervojo, tiam ankaŭ li havas rajtojn je ĝia estado. Internaciaj institucioj kompreneble postulas internaciajn interkonsentojn. El ĉi-tiuj naskiĝis la diversaj internaciaj regularoj, kiuj nun efektive enpremis al la fervojo la internacian karakteron. Ju pli dense la relaj vojoj kunigas la diversajn ŝtatojn, ju pli multe samaj regularoj kunfandas la fremdlandajn adminisraciojn al unu granda fervoja unuiĝo, des pli sentebla iĝas al la unuopa fervojisto la disigo formata per la malsamlingveco. La internaciaj interrilatoj ofte necesigas la reciprokan interŝanĝon de skribaĵoj. En apudaj landoj eble per unu el la ambaŭ naciaj lingvoj oni povos atingi la deziritan celon, multe pli malfacila estas la kompreniĝo inter space malproksimaj nacioj, precipe inter tiuj, kiuj eĉ ne havas la saman lingvan devenon, tiam ĉefe la lingvo formas la plej grandan baron. Ĉiu fervoja direkcio per tio estas devigata vivteni multe da oficistoj, kiuj sciante la gravajn lingvojn tradukas alvenintajn aŭ forsendotajn skribaĵojn. Plej ofte okazas aparta tradukejo. Ĝia vivtenado kostas al la ŝtato aŭ al la koncerna privata fervoja societo grandajn monsumojn. Ankaŭ la eminenta amaso da diverslingvaj formularoj ne estas malmultekosta. Plej grandan malprofiton signifas la tempo perdita per la daŭro de la tradukado. En la interno de la provinco kompreneble oni ne povas trovi tradukistojn, kaj la leteroj difinitaj por la eksterlando migras nun al la direkcio aŭ al la limtradukejo kaj tie oni ilin prilaboras laŭvice. La prokrasto estas neevitebla. Sed perdita tempo ĉiam signifas perditan monon. La plendoj de la komercistaro oftiĝas, jaron post jaro pri la malrapida forigado de kalkuleraroj, tariferaroj, konfliktoj kaj disputoj derivitaj de leteraj diskutoj internaciaj, kiuj estas neeviteblaj dum la fiksado de la kompensa sumo pro perdo aŭ difekto de komercaĵoj, k. t. p. La komercisto postulas sian monon, ĉar li ĝin bezonas, sed la fervojestraro ne povas pagi antaŭ la difino de la kulpa fervojo. Ni havas internaciajn leĝojn, internaciajn regularojn, sed internacia lingvo ĝis nun ankoraŭ mankis. Fine nia kara Majstro, D-ro Zamenhof, donacis al ni sian genian eltrovaĵon, Esperanton. Kiel rapide foriĝus ĉiuj baroj konstruitaj de la malsamlingveco, se la administracioj pli ol nun asistus la disvastigadon de nia lingvo. Jam unu esperantisto en ĉiu pli granda stacio silentigos certe tiujn rajtigitajn plendojn de la komercanoj. Ĉu tiu ĉi celo estas neatingebla por ni? Nepre ne! Laŭ mia opinio estas tio sufiĉa motivo por la fervojaj administracioj

interesiĝi je la Esperantomovado kaj por la komercistaro sufiĉa kaŭzo postuli ĉi-tiun intereson de la registaroj ĉefe de la fervojestraroj.

Sed ĉiu el ni devas labori kaj akiri anojn, interesantojn por nia afero, Asocio nur povas organizi. La batalo ne estos vana kaj ĝi estas inda esti batita. La fondo de nia gazeto estis plua granda paŝo antaŭen, sed nun estas nia vico vidigi, kiel facile ni kompreniĝas pri profesiaj aĵoj. Tiamaniere konvinkite de la taŭgeco de nia lingvo la fervoja estraro ne rifuzos al ni sian helpon. Ni devas kaj volas flegi ia internaciajn rilatojn. Nia gazeto, ĝi estu la rimedo, kiu internaciigu niajn profesiajn interesojn, koniginte ilin al niaj anoj, al niaj karaj, estimataj kolegoj, kunlaborantoj en la diversaj landoj, tiam ĝi signifos la unuan paŝon al la efektivigo de la internaciaj metiaj ideoj.

C. Bendel (I. A. E. F. No 97)
Sekretario de la Saksa Sekcio de l'I. A. E. F.

KOLEKTANTARA FAKO

(La abonantoj rajtas kvarlinian anonceton.)

S-ro Bedrich Stein, fervoja adjunkto en *Nymburk,* Bohemujo, Aŭstrujo, deziras interŝanĝi vidaĵkartojn, poŝtmarkojn kaj kutimajn poŝtkartojn ; ĉiam respondas. Li korespondados ankaŭ volonte per leteroj.

S-ro Jozefo Silhart, konduktoro en *Nymburk,* Bohemujo, Aŭstrujo, deziras interŝanĝi fervojajn biletojn, por kolektado. Interŝanĝe, li resendos biletojn de 1-a, 2-a kaj 3-a klaso. Diskonigu mian deziron inter la fervojistaro !

NOMARO
de la Anoj de I. A. E. F.

(Sekvo.)

No

ALĜERIO

64 S-ro Saussol, inĝeniero (Ko P. L. M.), 38, rue Denfert-Rochereau, *Alger.*

AMERIKO

91 S-ro A. H. C. Nowers, fervojisto, Box 111, *Niagara-Falls* (Ontario), Kanado.

130 S-ro Horace W. Rolston, fervoja komizo, 936, Holly street, *Philadelphia* (Pennsylvania), Usono.

109 S-ro John A. Sheil, fervoja komizo, 113, Bradfort street, *Albany* (New-York), Usono.

115 S-ro Lisle Terwilleger, fervojisto, 809 E. 100 th. st., *Cleveland* (Ohio), Usono.

57 S-ro Robert Wellons, vojaĝa reprezentanto, 403, Polk street, *Marietta* (Georgia), Usono.

78 S-ro Robert S. Woolf, bileta komizo, 146 w. Market street, *Blairsville* (Pennsylvania), Usono.

(Daŭrigota.)

Centra Presejo Esperantista, 33, rue Lacépède, Paris. *Le gérant :* A. Berlande.